

## 13 県内高速道路ネットワークの早期整備について

### 《提案・要望の内容》

我が国経済を再生し、安全安心社会を実現するためには、インフラ整備による成長基盤の強化が不可欠であることから、平成24年度予算編成に当たっては、政権交代以降、削減幅が大きかった公共事業に対し、「日本再生重点化措置」において予算の重点配分を行うこと。

#### ○平成24年度供用予定箇所の確実な供用

『鳥取自動車道』の大原IC～西粟倉IC間について、公表された供用予定時期である平成24年度までに確実に供用させること。

#### ○平成25年度供用予定箇所の確実な供用

以下の箇所について、公表された供用予定時期である平成25年度までに確実に供用させること。

「駟馳山バイパス」————— 『鳥取豊岡宮津自動車道』  
「鳥取西道路（鳥取IC～鳥取空港IC）」——— } 『山陰道』  
「中山・名和道路」、「名和・淀江道路」————— }

#### ○「山陰道」の平成20年代の県内全線供用

本県の根幹をなす東西軸の『山陰道』について、平成20年代に県内区間を全線供用させること。

特に以下の箇所については、所要の埋蔵文化財調査を集中的、計画的に実施するため、既に調査員を大幅に増員して調査体制を構築済であることから、予定どおり調査が実施できるよう、重点的な予算配分を行うこと。

「鳥取西道路（鳥取空港IC～吉岡温泉IC）」 } 『山陰道』  
「鳥取西道路（Ⅱ期）」、「鳥取西道路（Ⅲ期）」 }  
また、「北条道路」についても早期に事業を再開すること。

#### ○地域高規格道路の整備促進

第一次的高速道路ネットワークを補完する地域高規格道路の1日も早い供用を図るため、重点的な予算配分を行うこと。

「岩美道路」————— 『鳥取豊岡宮津自動車道』  
「倉吉道路」、「倉吉関金道路」————— 『北条湯原道路』  
「鍵掛峠道路」、「江府道路」————— 『江府三次道路』

#### ○『米子自動車道』及び「米子道路」の4車線化

暫定2車線で供用中の『米子自動車道』及び「米子道路」の定時性・安全性の向上を図るため、早期に4車線化を行うこと。

### <参考>

第一次的高速道路ネットワークは、産業や観光振興における競争力を確保し、地域経済の自立的発展を図るためだけでなく、大規模災害時や救急医療等における安全・安心を担保するためにも、地域にとって必要最低限のインフラである。

先の東日本大震災においても、第一次的高速道路ネットワークはいち早く復旧され、緊急輸送道路の幹線として被災地への物流を支えているが、本県においては依然として復旧以前の問題であるミッシングリンクが存在しており、大規模災害時における県民生活を脅かしている。

また、大規模災害時に周辺地域を含めた広域的な社会経済活動を維持するためには、被災していない高速道路が、被災した高速道路の迂回路として機能し得るダブルネットワークが必要であるが、本県をはじめとした日本海側高速道路ネットワークの整備の遅れによる物流の寸断は、中国地方のみに留まらず、日本全体の社会経済活動に影響を及ぼすおそれがある。

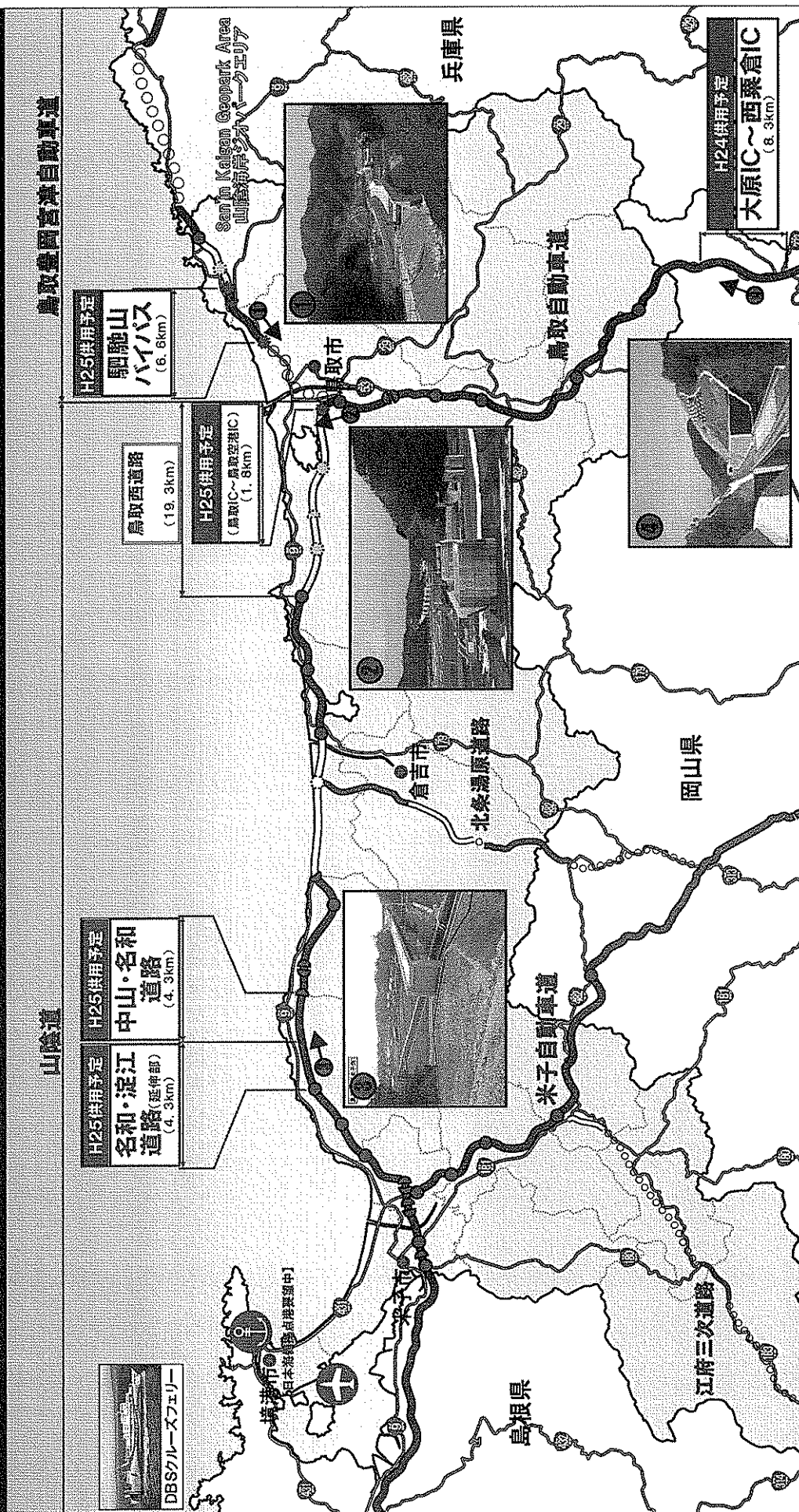
さらに本県は、日常の経済活動においてもミッシングリンクの存在により、県下全域で高速道路ネットワークの恩恵を享受できず、企業や観光客の誘致、地場産品の市場拡大等において依然として不利な状況であることは、地域経済を停滞させ、人口流出や高齢化等により地域の衰退を加速させる一因ともなっている。

については、「日本再生重点化措置」に掲げる「地域活性化」「安心・安全社会の実現」等の目的を達成するためにも、予算の重点配分による1日も早い本県の高速度道路ネットワークの連結を要望する。



# 要望 H24・H25供用予定箇所<sup>○</sup>の確実な供用

県内高速道路ネットワークの1日も早い連結を!



供用予定年度が公表され、これまでの悲願達成が目前となっている以下の箇所については、1日も早い県内高速道路ネットワークの連結のため、予定年度までに確実に供用させること

H24供用予定 ○鳥取自動車道(大原IC～西粟倉IC)

H25供用予定 ○鳥取西道路(鳥取IC～鳥取空港IC) ○中山・名和道路 ○名和・淀江道路(延伸部)



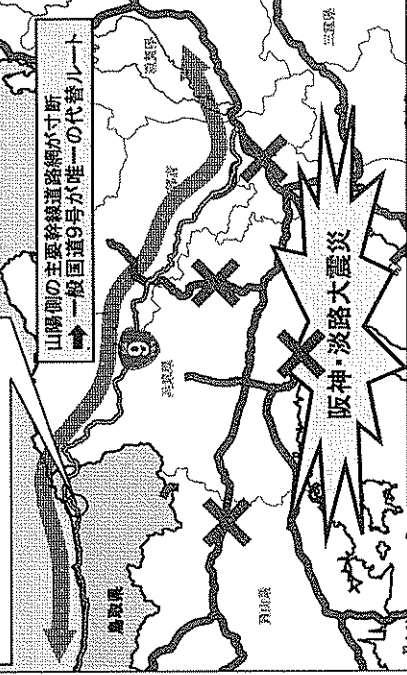


# 県内高速道路ネットワークの早期連結が必要な理由 大規模災害に強い国土の形成

## 1 ダブルネットワーク

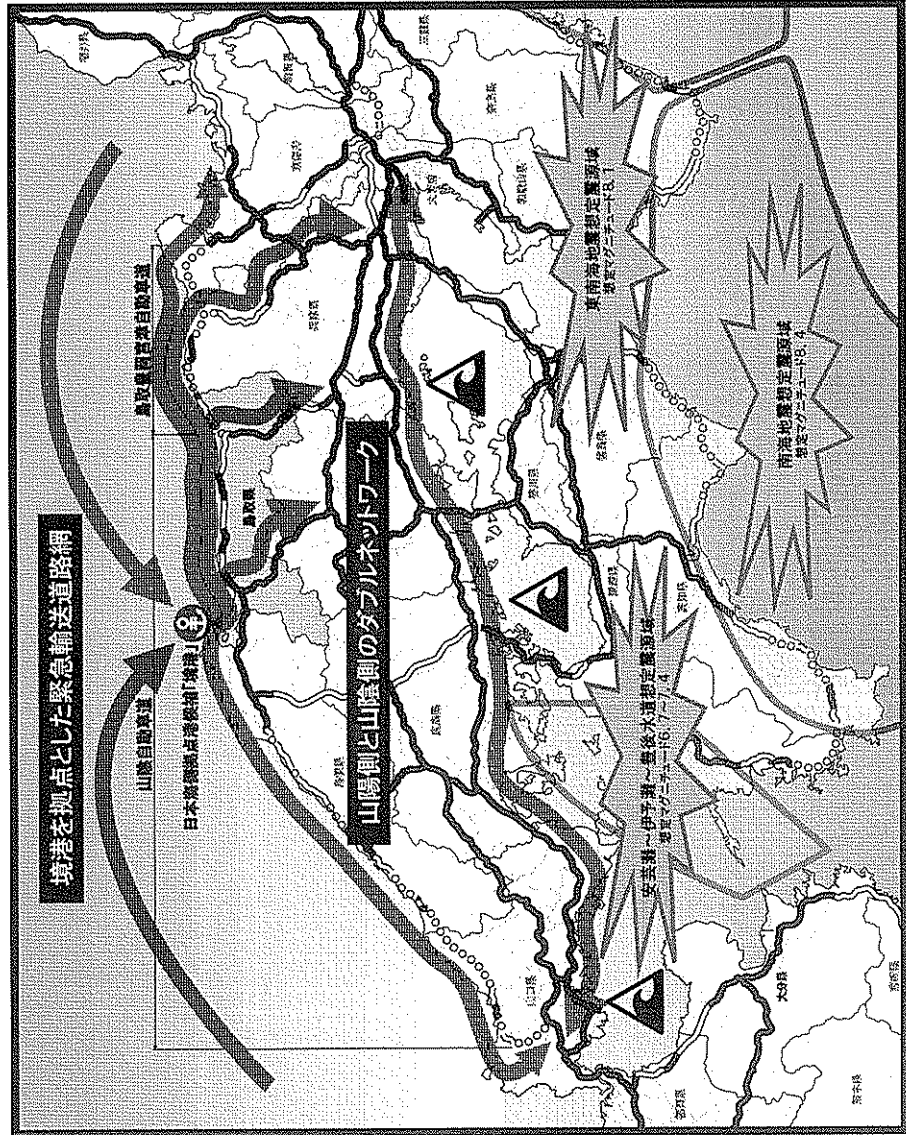
大規模災害時における日本全体の広域物流機能維持のためのダブルネットワークの構築

阪神・淡路大震災では、阪神高速道路神戸線等が被災したため、日本海側に広域交通が集中したが、高速道路ネットワークが連結されていないため一般国道9号で大渋滞が発生し、広域的な社会経済活動に影響を与えた。



## 2 境港を拠点とした緊急輸送道路網

大規模災害時における境港を海上輸送の拠点とした緊急輸送道路網の構築





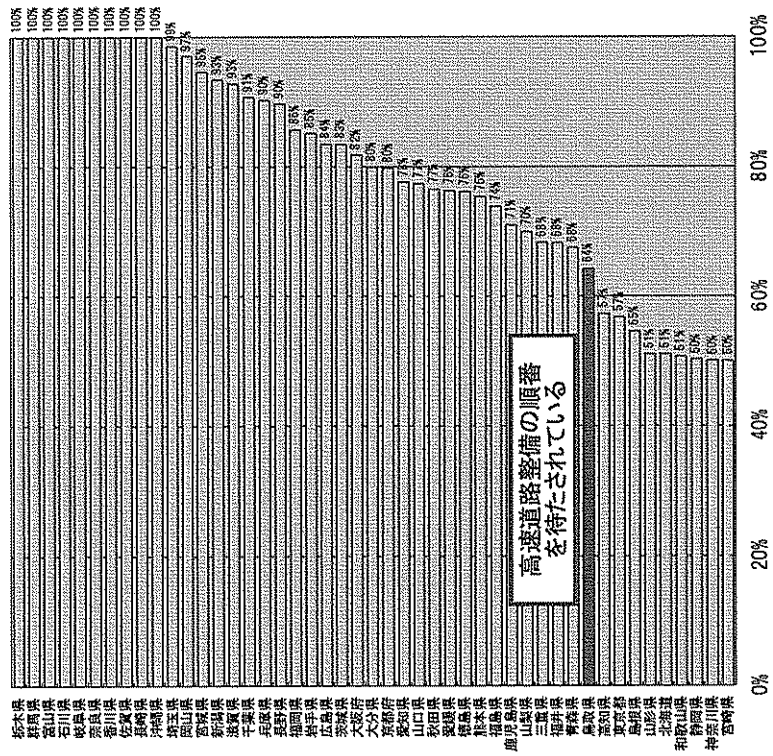


県内高速道路ネットワークの早期連結が必要な理由  
**鳥取県の高速道路はこれまで整備を待たされてきたが、  
 「低コスト」であり、集中投資により早期連結が可能**

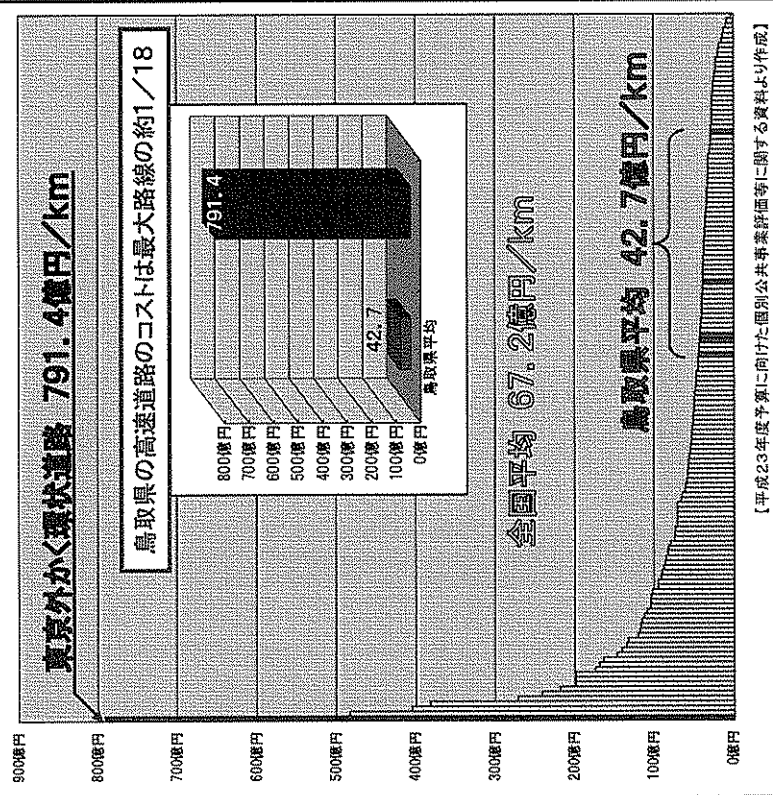
これまで整備を待たされてきた鳥取県の高速道路  
 ●整備率は全国38位(A+A'路線)

鳥取県の高速道路は「低コスト」  
 ●東京外かく環状道路の約1/18  
 ●全国平均の約2/3

高規格幹線道路の整備率(平成22年度末現在)



高規格幹線道路の1km当たり事業費



【平成23年度予算に向けた個別公共事業評価面等に関する資料より作成】

## 14 「境港」の日本海側拠点港選定と整備促進並びに 「鳥取港」の整備促進について

### 《提案・要望の内容》

我が国経済社会を再生し、安心安全社会を実現するためには、インフラ整備による成長基盤の強化が不可欠であることから、平成24年度予算編成にあたっては、政権交代以降、削減幅が大きかった公共事業に対し、「日本再生重点化措置」において予算の重点配分を行うこと。

#### 【重要港湾「境港」について】

北東アジアゲートウェイとして日本全体の経済発展に大きく貢献するため、

- 「境港」を日本海側拠点港に選定すること。
- 「境港」における次の事業を直轄事業として重点的に実施すること。
  - ・ 中野地区 国際物流ターミナル整備事業〔新規事業〕  
目的：原木輸送船の大型化やリサイクル貨物増加に対応する岸壁の整備
  - ・ 竹内南地区 複合一貫輸送に対応した貨客船ターミナル整備事業〔新規事業〕  
目的：我が国唯一の環日本海定期貨客船や国際クルーズ客船に対応し、かつ国内物流ネットワークの拠点として機能する岸壁の整備
  - ・ 外港地区防波堤整備事業〔継続事業〕

#### 【重要港湾「鳥取港」について】

- 「鳥取港」における次の事業を促進すること。
  - ・ 防波堤（第1）及び防波堤（第2・第3）〔継続事業〕

### <参考>

#### 【重要港湾「境港」について】

- 重要港湾『境港』は、北東アジアゲートウェイとしての機能を備えており、「物流コスト削減とリードタイムの短縮による国際競争力の強化」「観光立国の実現」「循環型社会の構築」「災害時のリダンダンシー」等により、日本全体の経済発展に大きく貢献することが可能である。  
については、重要港湾『境港』を日本海側拠点港に選定いただきたい。
- また、『境港』が北東アジアゲートウェイとしての機能をより充実し、日本の経済発展に大きく貢献するためには、次の事業の重点整備が必要不可欠。

#### 中野地区 国際物流ターミナルの整備

『境港』では、大型船に対応する係留施設の絶対量の不足から喫水調整や沖待ちが生じ、また、取扱貨物量の増加によるふ頭用地の不足から、原木、リサイクル貨物等の横持ち運搬が必要となるなどコスト高となっている。一方、境港の背後には、高い国内シェアを誇る多くの木材関連企業が設備投資を活発に行っており、将来的にも合板の安定供給を支えるため、増産体制を整えている。（この度の東日本大震災直後には、仮設住宅の建設等に多くの合板需要が発生し、フル操業で対応したところ。）このため、原木輸送船の大型化に対応する岸壁の確保と、その背後地と既存施設を有効活用したふ頭再編を実現するため、「原木」を集約する国際物流ターミナルの整備が急務となっている。

#### 竹内南地区 複合一貫輸送に対応した貨客船ターミナルの整備

我が国唯一の環日本海定期貨客船は、貨物埠頭に設置された臨時旅客ターミナルを利用しており、大型クルーズ客船は原木などを取扱う岸壁に係留せざるを得ない状況にある。さらに、アジアクルーズターミナル組合（ACTA）への加盟により増加する大型の国際クルーズ客船の入港や、韓国等クルーズ船の新規参入も予定されており、旅客に配慮した岸壁の確保が求められている。また、物流においても、この度、RORO併用の国際定期コンテナ航路が新規開設され、さらに、環日本海定期貨客船を利用したトライアル輸送により新たな輸送ルート・品目が拡大していることから、複合一貫輸送に対応した貨客船ターミナルの整備が急務となっている。

#### 【重要港湾「鳥取港」について】

- 『鳥取港』では、中小船舶の安全確保のため、西浜航路の開設が急務となっている。







# 要望

## 「境港」を日本海側拠点港に！

### 日本海側拠点港に求められる役割

#### ○日本海側地域の経済発展に貢献

- I. 物流コスト削減とリードタイムの短縮による国際競争力強化
- II. 観光立国の実現
- III. 循環型社会の構築

#### ○災害時のリダンダンシーの形成

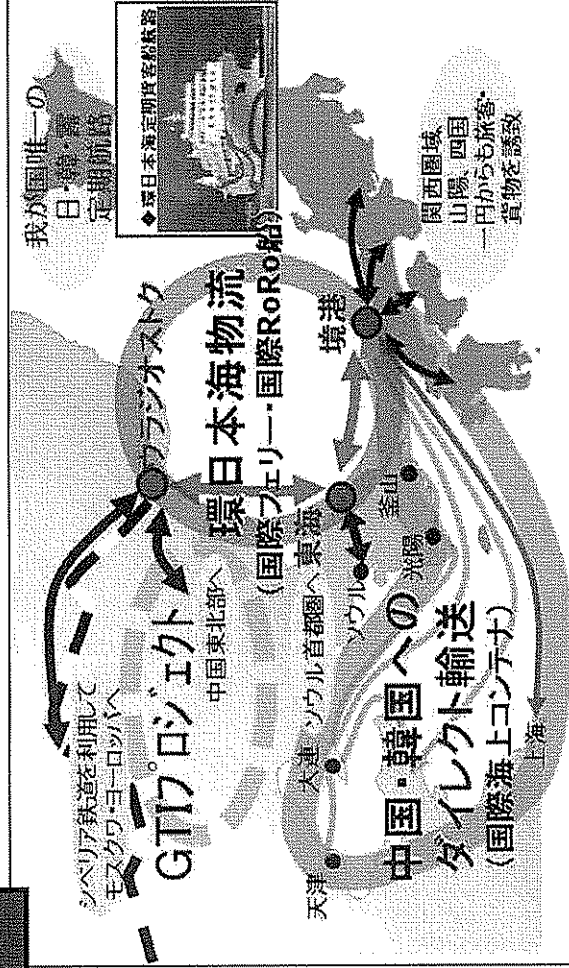
### 日本海側拠点港「境港」の役割

- (1) 国際海上コンテナ輸送の拠点
  - ・中国・韓国へのダイレクト輸送促進による、背後の生産地・消費地からの輸送コスト削減
- (2) 国際フェリー・国際RORO船の拠点
  - ・対岸への近接性を活かした環日本海物流ルートの維持・拡大による 対岸諸国の活力の取込み
- (3) 原木の拠点
  - ・輸送船舶の大型化に対応
  - ・西日本の木材需要への安定供給
- (4) 外航クルーズの拠点
  - ・東アジア定点クルーズの誘致による観光立国の実現
- (5) リサイクル貨物の拠点
  - ・環日本海静脈物流の形成

#### ※災害時のリダンダンシーの形成

- ・整備された陸海空の結節点として災害に強い物流ネットワークを構築
- ・地震・津波に対する安全性が高い港湾

対岸諸国の  
経済発展等の  
取り込み

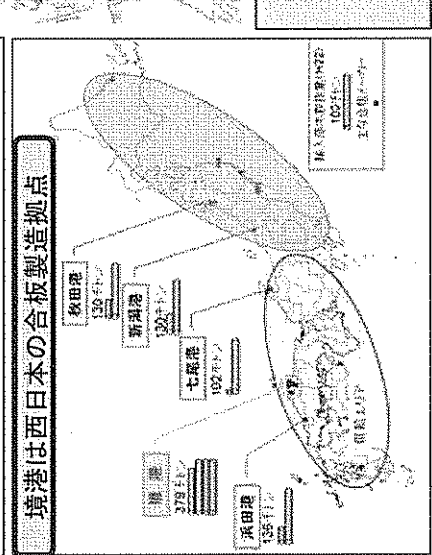
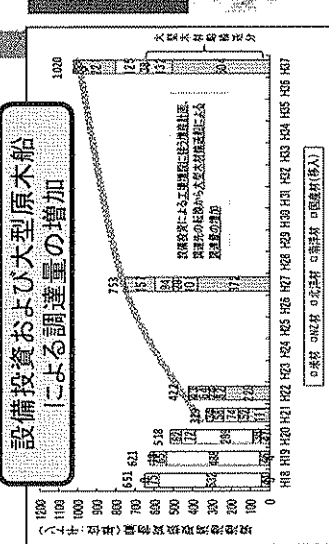
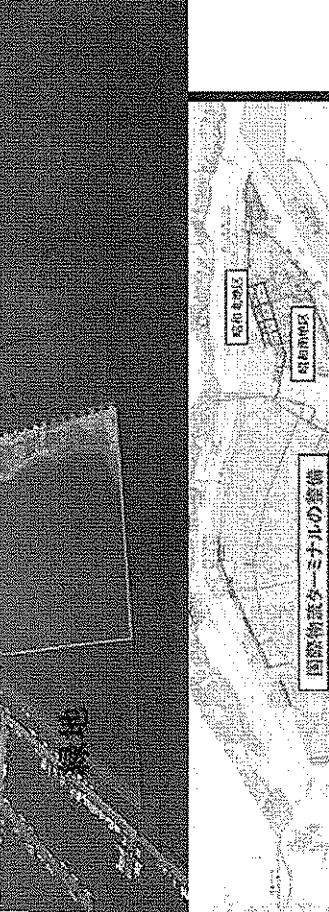
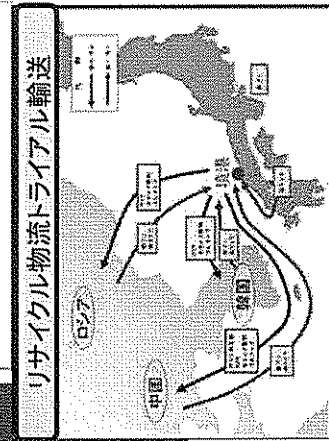
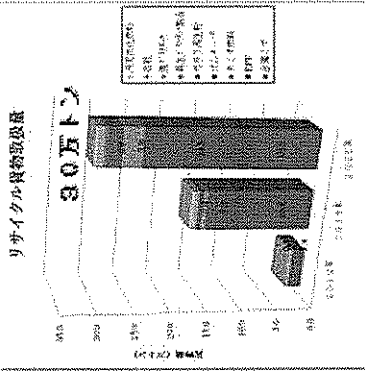
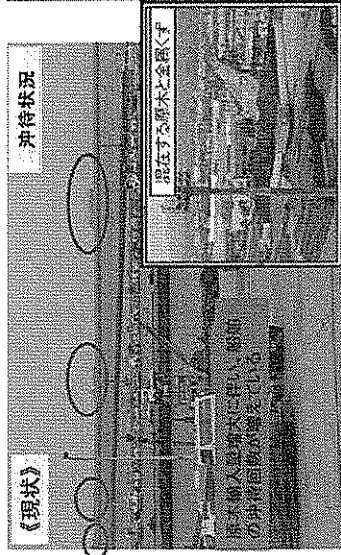


- ・地域経済活性化
- ・雇用創出
- ・物流コストの削減
- ・ビジネスチャンスの拡大
- ・企業立地・設備投資の促進

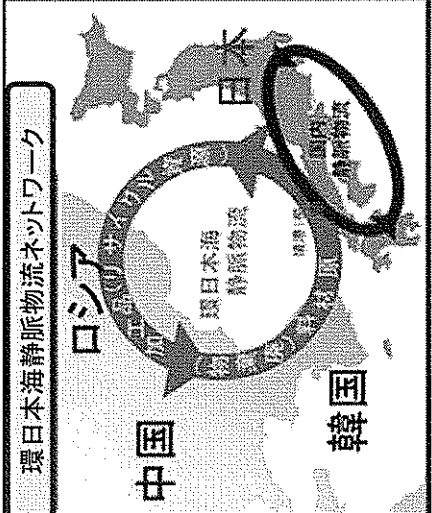


# 日本全体の経済発展に貢献するため 中野地区 国際物流ターミナル整備事業の新規採択を！ 要望

中野地区 国際物流ターミナル整備事業(直轄事業)  
原木輸送船の大型化やリサイクル貨物の増加に対応する「国際物流ターミナル」



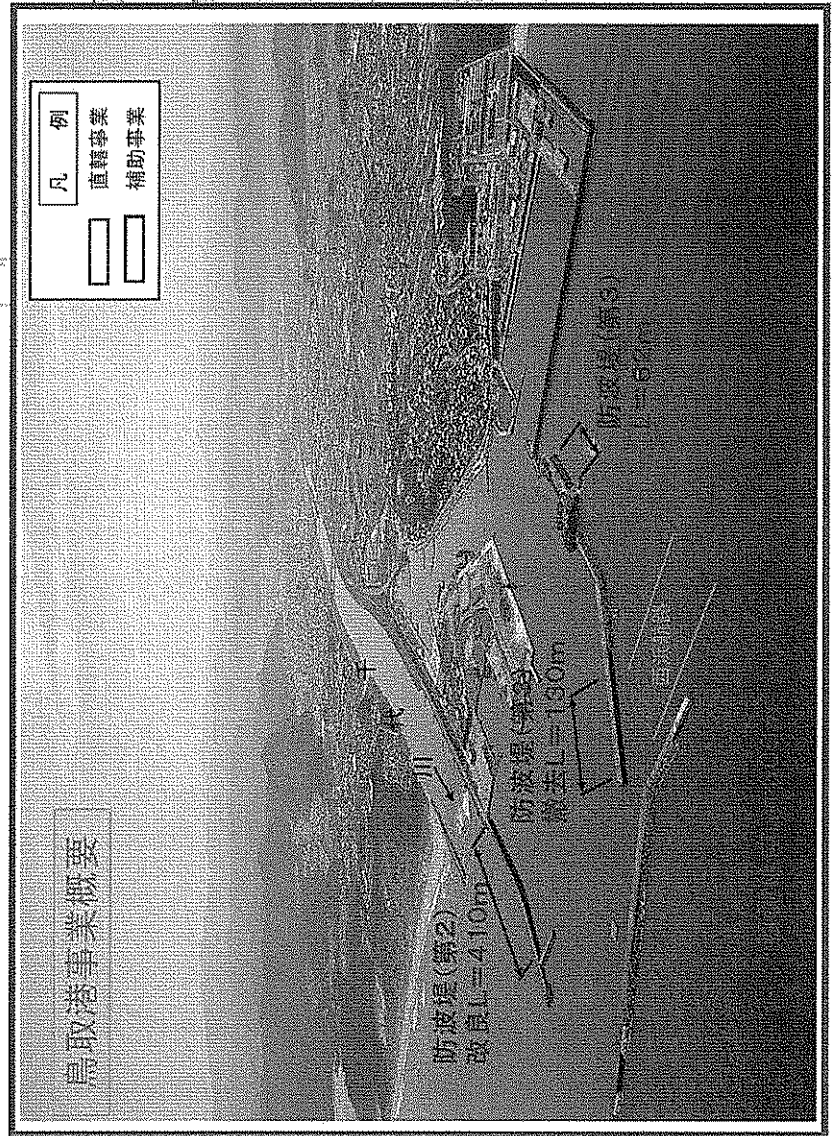
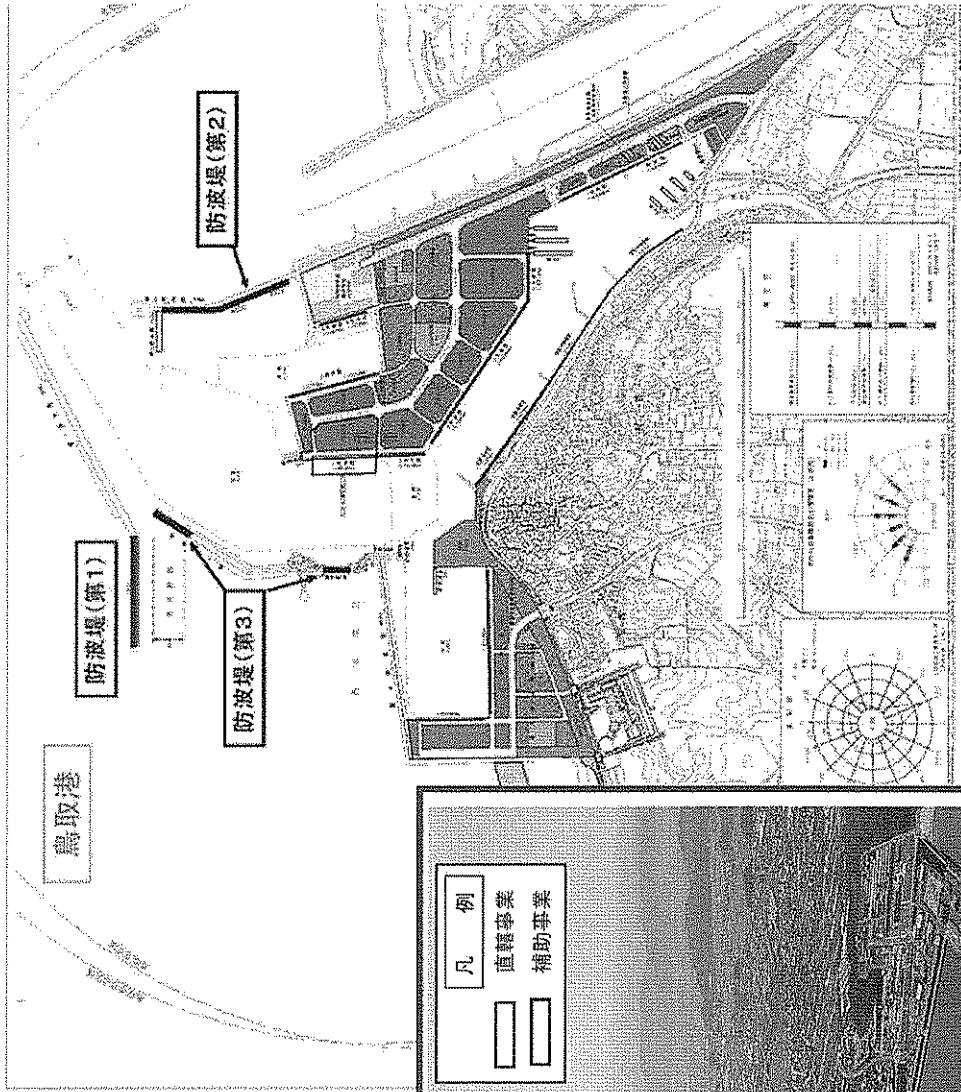
日本全体の経済発展に大きく貢献  
物流コスト削減による国際競争力強化  
環日本海における循環型社会の構築







# 「鳥取港」 防波堤(第1) 及び 防波堤(第2・第3) 〔継続事業〕





## 15 再生可能エネルギーの導入促進について

### 《提案・要望の内容》

- 第177回通常国会で成立した「再生可能エネルギー電気特別措置法」の買取価格（調達価格）・買取期間（調達期間）について、導入のインセンティブが働くような内容にするとともに、早急に告示すること。また、固定価格買取制度が円滑に実施されるための財政支援制度を創設すること。

※買取価格（調達価格）については、各地域の日射量、風況、地熱エネルギー等の状況を踏まえて、再生可能エネルギーごとに標準的な条件により決定するとともに、その標準的な条件より劣る地域については、イニシャルコストを低減するような財政支援が必要。  
 ※再生可能エネルギー設備の初期投資資金を低利融資する財政支援が必要。  
 ※系統連系に要する費用負担を軽減するための財政支援が必要。

- メガソーラー発電施設や大規模風力発電施設等と一般電気事業者の送配電線との系統連携がスムーズに実施できるように一般電気事業者を指導するとともに、買取価格は事業着手時の価格を適用すること。

※再生可能エネルギー電気の早期導入のためには、系統連系に要する期間を短縮することが必要。  
 ※大規模施設の場合には、系統連系に要する期間も含めて相当の期間を要する場合があるため、買取価格の適用について配慮することが必要。

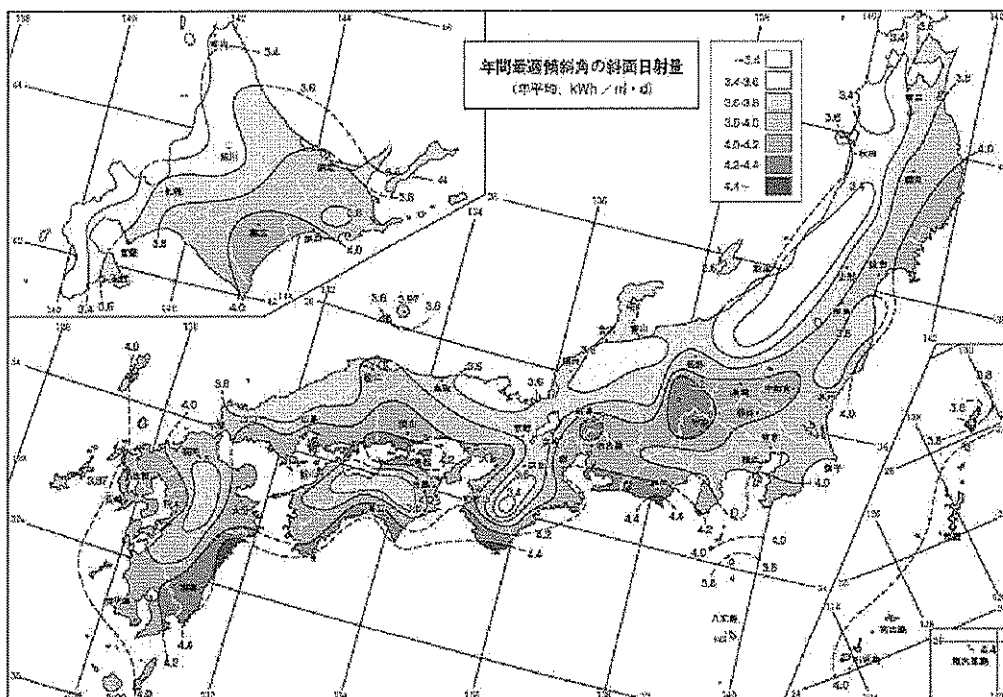
- 太陽光、風力、バイオマスといった再生可能エネルギーを基幹エネルギーのひとつに位置付け、導入拡大を図りながら、原子力発電への依存を低減していく「ゆるやかなエネルギー革命」といった考え方で、エネルギー基本計画の見直しを行うこと。

※原子力発電については、事故が起これば広範囲に渡って甚大な被害が発生するため、代替エネルギーを確保しながら可能な限り、縮小していくことが必要。

### <参考>

#### 年間最適傾斜角の斜面日射量

(出典：太陽光発電フィールドテスト事業に関するガイドライン（設計施工・システム編）  
 (独立行政法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構))



## 16 小水力発電施設の導入促進と規制等の緩和について

### 《提案・要望の内容》

- 再生可能エネルギー特別措置法が成立し、農業・農村地域は再生可能エネルギーの供給地としての役割が期待される中で、既存の農業用ダムや農業用水路などの水力エネルギーを最大限活用した発電施設が導入可能となるよう、土地改良法や河川法などの規制を緩和するとともに、特別措置法の運用にあたっては、高額な整備費への対応など、水力発電の特性に配慮した制度とすること。

### ■土地改良法に基づく補助事業の運用による制限 ⇒ 規制緩和が必要

- 小水力発電施設の導入を加速するには、発電可能な規模を最大限利用できる補助制度とし、売電益は、土地改良区の管理・運営全体の費用等に充当できる柔軟な制度が必要。

#### 【現行制度】

規模「電力供給対象施設に係る電力料」と「発電のための管理運営費」の合計を賄う出力規模に限定  
電力供給対象施設 土地改良区が管理する土地改良施設及び発電施設に限定  
売電収益を充当できる対象経費

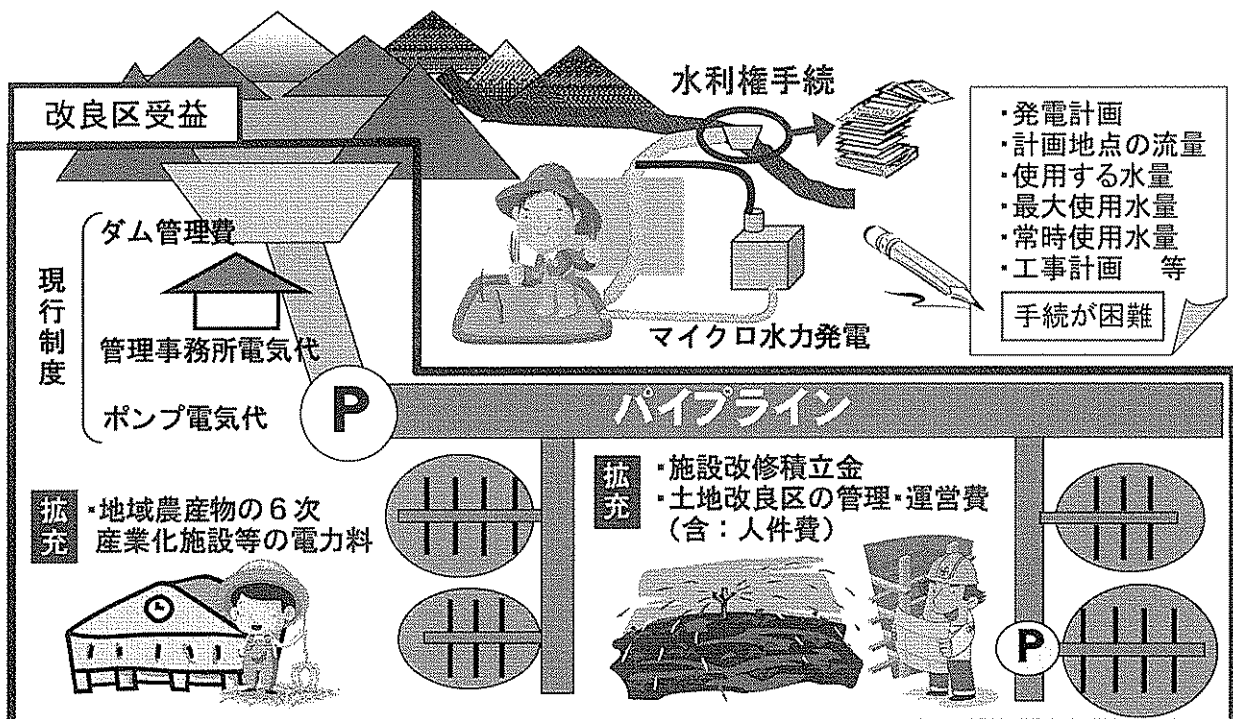
- ①土地改良施設の電力料(受電施設の管理費を含む)
- ②発電施設の管理運営費(人件費、修繕費、保守点検費、建設積立金、修繕引当金など)
- ③発電に利用するダム等の管理費(同上)

### ■河川法(水利権)による制限 ⇒ 届出制を含む手続の簡素化が必要

- 小規模な発電用取水では、水利権手続を届出制とするか、県の許可権限の拡大が必要

#### 【現行制度】

- ・農業用水路で通年で発電(冬期通水)を行うためには、河川法により、従来取得していた慣行水利権ではなく、新たに発電用の許可水利権を取得する手続が必要となる。
- ・かんがい期間のみ発電する場合は、規模に応じて県が許可できる場合があるが、冬期についても発電を行う場合は発電規模に関わらず国の許可が必要であり、発電可能な適地は少ない。
- ・発電用水利権の取得には専門的知識が必要であり、身近な水路で簡単に発電したい方には手続困難。



#### その他の制限

- 電気事業法 → 集落内で発電電力の共同利用ができるよう手続きの簡素化が必要。
  - ・電気を供給する場所、相手ごととされている経済産業大臣の許可を不要としていただきたい。
- 国有財産法、補助金適正化法 → 国有財産の有効利用や交付目的解釈の拡大が必要。
  - ・発電については、他目的利用許可の申請を不要とするなど事務手続きを簡素化することで、発電事業に取り組みやすくしていただきたい。

# 17 原子力発電所事故による風評被害の本県産農畜産物に対する影響について

## 《提案・要望の内容》

- 原子力発電所事故後、高濃度放射性物質に汚染された稲わら流通対策を国が講じなかったことによる牛肉の風評被害やそれに伴う消費低迷を改善するために実施している放射性セシウム全頭検査に係る経費を国等が全額負担し、経営状況が悪化している肥育農家に対して何らかの救済処置をすること。
- 原子力発電所事故後、風評被害が広範囲に及んでいる実態を原子力損害賠償紛争審査会で調査・検討し、農畜産物の風評被害による間接被害の対象を拡大すること。

※原子力損害賠償紛争審査会が8月5日に発表した「原子力損害の範囲の判定等に関する中間指針」では、農業の風評被害は福島、茨城、栃木、群馬、千葉及び埼玉の6県が、牛肉については、6県に加えて北海道、青森、岩手、宮城、山形等計17道県が対象。  
 ※現在鳥取県が被っている被害は、風評被害による間接被害と認識するが、中間指針で定めている間接被害は、「第一次被害者と一定の経済的関係にあった第三者に生じた被害」としていることから、何ら救済されない可能性があり、問題である。

### (牛肉)

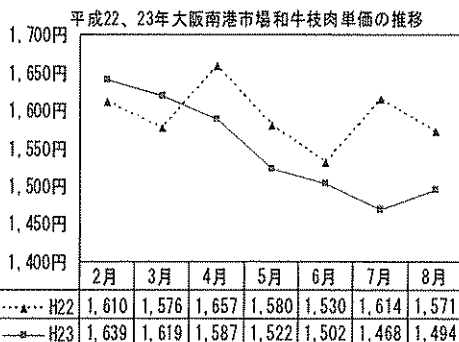
※放射性セシウムに汚染された牛肉の流通による販売不振が原因で枝肉単価が低迷したため、放射性セシウムの全頭検査の実施で安全性をPRして牛枝肉単価の回復を図っているが、自主的に検査を行っている県や団体がその検査経費を負担するのは問題である。  
 ※同様に、東京都中央卸売市場食肉市場で実施している放射性セシウム検査経費は生産者の負担とせず、高濃度放射性セシウムに汚染された稲わらを流通させた国が責任をもって行うべきである。

※さらに、肥育農家のセーフティネットである肉用牛肥育経営安定特別対策事業の補填割合を現状の80%から100%にしたい。

### (梨)

※本年夏、6県から出荷された梨が、前年に比べて低い評価を受け、そのため本県産の梨単価にも影響。今後の営農の継続性を不安視する農家が多いので、風評被害による間接被害と認定して、昨年度との差額を補填していただきたい。

## ＜参考＞



### (牛肉)

○平成23年3月11日「東日本大震災」後の消費自粛、5月「ユッケ食中毒問題」、7月からは「セシウム汚染牛肉流通」による消費低迷により枝肉単価は昨年度を大きく下回っている。

○鳥取県の和牛肥育経営では、1,600円/kgの枝肉単価が損益分岐点（枝肉重量平均472kg）にもかかわらず、平成23年4月以降その単価を下回っており、和牛肥育農家の経営は悪化する一方である。

### (梨)

○全国的に梨の出荷量が多い傾向にあるが、中でも豊水等赤梨を中心に第一次被害県からの入荷量が増加。

○また、第一次被害県の市場単価は、前年と比較して著しく低い状況にあり、本県産の梨の販売にも影響を及ぼしたものと思料。

原発風評被害が本年産梨の市況に及ぼす影響

(本年累計数量：t、単価：円/kg)

品目名	産地名	本年累計(～9月中旬)		対前年比(%)	
		数量	単価	数量	単価
幸水	福島県他5県	820	199	110	53
	鳥取県	103	317	137	84
	その他の県	3,370	361	112	91
	合計	4,293	329	112	84
豊水	福島県他5県	329	237	363	60
	鳥取県	191	257	116	64
	その他の県	2,400	278	114	73
	合計	2,920	272	124	71
二十世紀	福島県他5県	11	201	335	71
	鳥取県	3,019	305	124	73
	その他の県	269	248	86	69
	合計	3,298	300	120	73
ナシ全体	福島県他5県	1,162	209	137	56
	鳥取	3,451	306	124	74
	その他の県	6,221	322	112	82
	合計	10,834	305	118	77

※「福島県ほか5県」は、中間指針が定める第一次被害県

※市況データは、京阪神地区市場の取りまとめ結果